

Argumentarium 2 x Ja Zämme besser!

www.zämme-besser.ch



2x JA **ZÄMME BESSER!**
PARKIEREN FÜR ALLE.

— NEIN ZUM GEGENVORSCHLAG —

Kurzzusammenfassung Ja zur Initiative «Zämme fahre mir besser!»

Im November 2015 lehnte die Basler Stimmbevölkerung die mobilitätsfeindliche VCS-Strasseninitiative klar ab. Auch ein nicht minder radikaler Gegenvorschlag des Grossen Rates wurde verworfen. Es war ein deutliches Nein zu Massnahmen, die sich einseitig gegen den motorisierten Verkehr richten. Die Initiative «Zämme fahre mir besser!» nimmt diesen Volksentscheid auf. Die Baslerinnen und Basler wünschen sich eine Verkehrspolitik ohne ideologische Scheuklappen. Gemeinsam vorwärtskommen statt ewige Grabenkämpfe, das muss die zukünftige Devise sein.

Ein faires Miteinander

Mit einem Ja zur Initiative «Zämme fahre mir besser!» ermöglichen wir ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer. Es braucht alle Verkehrsarten in einer Stadt: Öffentlicher Verkehr, Velo, Fussgänger und den motorisierten Verkehr. Eine moderne Verkehrspolitik berücksichtigt alle Mobilitätsbedürfnisse. Der ewiggestrige Kampf gegen den motorisierten Verkehr ist in Zeiten umweltfreundlicher Antriebsformen längst überholt.

Moderate Forderungen

Die Initiative will alle Verkehrsträger vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen schützen – den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Verkehr. Zudem fordert die Initiative, dass der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel erhöht werden soll. Unrealistische, starre Zielvorgaben sind aber nicht sinnvoll. Deshalb soll das Ziel, den motorisierten Verkehr um 10 Prozent abzubauen, aus dem Gesetz entfernt werden. Diese Forderung unterstützt explizit auch der Regierungsrat.

Weniger Stau, Emissionen und Ausweichverkehr

Die aktuelle Basler Verkehrspolitik setzt auf künstliche Rotlicht-Staus, den Rückbau von Hauptverkehrsachsen und den kontinuierlichen Abbau von Parkplätzen. Das führt zu mehr Staus und Ausweichverkehr in die Quartiere. Beides belastet die Umwelt unnötig. Der Verkehr soll auf den Hauptstrassen fließen und die Quartiere entlasten – genau das will die Initiative.

Vorrang des Öffentlichen Verkehrs bleibt

Die Initiative ist problemlos mit dem verfassungsmässigen Vorrang des Öffentlichen Verkehrs vereinbar. Das hat das Basler Verfassungsgericht in aller Deutlichkeit bestätigt. Mit einem Ja zu «Zämme fahre mir besser!» ermöglichen wir eine Verkehrspolitik, welche die Bedürfnisse der ganzen Bevölkerung berücksichtigt.

Emissionsfreie Mobilität als Chance

Den umweltfreundlichen Antriebsformen – zum Beispiel Strom oder Wasserstoff – gehört die Zukunft. Die aktuelle Verkehrspolitik und die Gegner der «Zämme fahre mir besser!»-Initiative negieren diese innovativen Entwicklungen. Sie führen einen grundsätzlichen Kampf gegen den motorisierten Verkehr, insbesondere gegen das Automobil. Dieses engstirnige Denken ist nicht mehr zeitgemäss, führt zu mehr Konfrontation und verhindert sinnvolle Lösungen. Es braucht eine Verkehrspolitik ohne ideologische Scheuklappen.

Detailargumentarium

Die Basler Stimmbevölkerung sprach sich mehrfach gegen eine einseitige Verkehrspolitik aus

Im November 2015 hat die Basler Stimmbevölkerung mit über 72 % der Stimmen die VCS-Strasseninitiative abgeschmettert. Auch ein Gegenvorschlag des Grossen Rates wurde mit 54 % der Stimmen abgelehnt. Mit weiteren Volksentscheiden – wie dem Nein zur ersten Parkraumbewirtschaftungsvorlage von 2010, der Ablehnung des Trams Erlenmatt (2014) oder dem Nein zum Veloring (2017) – sagten die Baslerinnen und Basler mehrfach Nein zum Gegeneinander-Ausspielen der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse. Es waren Entscheide für eine Verkehrspolitik des Ausgleichs, bei der nicht einzelne Verkehrsteilnehmer einseitig bevor- oder benachteiligt werden. Es braucht Lösungen für alle Verkehrsteilnehmende, die gut aufeinander austariert sind. Die «Zämme besser»-Initiativen nehmen diese Forderung auf.

Alle Verkehrsteilnehmer vor vermeidbaren Behinderungen schützen

Mit der Initiative «Zämme fahre mir besser!» setzen sich Kanton und die Landgemeinden dafür ein, sämtliche Verkehrsträger vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen zu schützen sowie den Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu erhöhen. Das sind die Hauptziele der Initiative. Heute existieren jedoch unrealistische und starre Zielvorgaben, die eine Verkehrspolitik, die alle Mobilitätsformen berücksichtigt, verhindert. Dazu gehört der Zwang, den motorisierten Verkehr um zehn Prozent zu reduzieren. Selbst der Regierungsrat bezeichnet dieses Ziel unterdessen als unrealistisch und befürwortet die Streichung. Das starre Reduktionsziel widerspricht zudem den raumplanerischen Wachstumszielen des Regierungsrats (+ 30'000 Arbeitsplätze / + 20'000 Einwohner). Deshalb muss das Reduktionsziel aus dem Gesetz entfernt werden. Das führt zu einer Entkrampfung der heute konfrontativen Verkehrspolitik und zu besseren Lösungen für alle.

Weniger Stau, Emissionen und Ausweichverkehr in den Quartieren

Die aktuelle Basler Verkehrspolitik setzt mit sogenannten «Dosierstellen» auf künstliche Rotlicht-Staus auf Hauptverkehrsachsen. Zudem wird mit baulichen und verkehrsbeschränkenden Massnahmen die Kapazität der Sammelstrassen laufend verringert. Das widerspricht den Grundsätzen einer modernen, städtischen Verkehrsführung. Die Einschränkungen auf Hauptverkehrsachsen führen zu mehr Staus und zu Ausweichverkehr in die Quartiere. Beides belastet die Umwelt in Form von zusätzlichem Lärm, Abgasen und Vibrationen unnötig. Der Verkehr soll auf den Hauptstrassen fliessen und die Quartiere entlasten – genau das will die Initiative.

Heutige Basler Verkehrspolitik entspricht nicht dem Volkswillen

Die derzeitige Basler Verkehrspolitik unter der Ägide von Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels entspricht nicht dem mehrfach geäusserten Volkswillen. Im Gegenteil: Regierung und Grosser Rat betreiben eine einseitige Verkehrspolitik zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs. Jeweils bezugnehmend auf die 2010 beschlossene Reduktion des motorisierten Verkehrs um zehn Prozent bis 2020 wurden und werden kontinuierlich Parkplätze auf öffentlichem Grund abgebaut und Strassenumgestaltungsprojekte einseitig gegen die Interessen des Automobilverkehrs gestaltet und umgesetzt. Einige aktuelle Beispiele hierfür sind die Umgestaltung der Hardstrasse, der Burgfelder- und der Missionsstrasse, der Gundeldingerstrasse, der Freiburgerstrasse, der St. Alban-Anlage, der Bäumlhofstrasse, der Elisabethenstrasse oder des Aeschenplatzes. Auch die Neukonzeption der Äusseren Baselstrasse bzw. der Lörracherstrasse in Riehen ist geprägt von einseitigen Massnahmen zulasten des motorisierten Verkehrs.

Emissionsfreie Mobilität ermöglichen statt ausbremsen

Die Initiative «Zämme fahre mir besser!» fordert eine weitere Erhöhung des Anteils emissionsarmer oder besser noch emissionsfreier Mobilitätsformen. Hierzu gehören auch emissionsfreie Motorfahrzeuge, die zum Beispiel direkt mit Strom oder Wasserstoff betrieben sind. Der heutige Kampf gegen den motorisierten Verkehr hat nichts mit Umweltschutz zu tun, sondern mit einer ideologischen Ablehnung des motorisierten Verkehrs generell. Diese Haltung ist aufgrund der technischen Innovationen der letzten Jahre und Jahrzehnte längst überholt. Der umweltfreundlichen Mobilität gehört die Zukunft. Es macht wenig Sinn, emissionsfreie Motorfahrzeuge auszuschliessen. Denn diese Option ist nicht nur für die Bevölkerung wichtig, sondern auch für die Wirtschaft zentral. Eine Vielzahl von Unternehmen ist auf Motorfahrzeuge angewiesen und muss in vernünftiger Zeit vom Betrieb zu Kunden kommen.

«Zämme fahre mir besser!» steht im Einklang mit der Kantonsverfassung

Die Linksaussen-Gruppierung BastA! versuchte mit einer Verfassungsklage die Initiative «Zämme fahre mit besser!» zu verhindern und wollte diese für rechtlich ungültig erklären lassen. Der Vorwurf: Die Initiative sei nicht mit dem in der Verfassung festgeschriebenen Vorrang des Öffentlichen Verkehrs vereinbar. Das Verfassungsgericht lehnte mit seinem Urteil vom 18. März 2018 die Klage jedoch in sämtlichen Punkten ab. Das Verfassungsgericht hält klar fest: «Entgegen der Darstellung der Beschwerdeführer setzt der Schutz bestimmter Verkehrsarten vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen keineswegs in jedem Fall voraus, dass solche von einer anderen Verkehrsart hingenommen werden müssen». Das Gericht bekräftigt damit die Position des Initiativkomitees, welches eine Kultur des Miteinander statt des Gegeneinanders in der Verkehrspolitik anstrebt. Indem alle Verkehrsträger gleichermassen vor vermeidbaren Behinderungen geschützt werden müssen, wird das unsinnige Gegeneinander-Ausspielen der verschiedenen Verkehrsträger endlich beendet.

Kurzzusammenfassung Ja zur Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer»

An den Bahnhöfen und zentralen Plätzen gibt es zu wenig Veloabstellmöglichkeiten. Und in den Quartieren werden in raschem Tempo Parkplätze abgebaut. Mit einem Ja zur Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» sollen mehr Velo-Parkflächen geschaffen und der Parkplatzabbau gestoppt werden. Im Weiteren wird das Ziel festgelegt, dass es wieder genügend Parkplätze in unserer Stadt gibt.

Folgende Gründe sprechen für ein Ja zur Initiative:

Es braucht mehr Veloparkings

Die chaotische Situation an zentralen Orten zeigt: Es braucht mehr Abstellmöglichkeiten für Velofahrerinnen und Velofahrer. Die Situation verschlechtert sich zunehmend, denn die Zahl jener, die mit dem Velo unterwegs sind, steigt kontinuierlich an. Die Initiative fordert deshalb eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen. Diese sind, wenn immer möglich gedeckt zu erstellen.

Bezahlbare Parkiermöglichkeiten

In Basel-Stadt wurden seit Ende 2015 über 700 oberirdische Parkplätze abgebaut. Und das, obwohl sich die Stimmbewölkerung Ende 2015 deutlich gegen einen Parkplatzabbau in diesem Ausmass ausgesprochen hat (Nein zur VCS-Strasseninitiative und zum Gegenvorschlag). Längst nicht alle können sich einen teuren unterirdischen Privatparkplatz leisten. Die Initiative ermöglicht bezahlbare Parkiermöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmende.

Quartiere vor Suchverkehr schützen

Indem der Parkplatzabbau gestoppt wird, werden die Quartiere vor dem zunehmenden Suchverkehr geschützt. Das erhöht die Sicherheit, die Luftqualität und somit die Lebensqualität in den Quartieren. Wie Untersuchungen des Amts für Mobilität beweisen, ist die Parkiersituation in vielen Quartieren höchst prekär. Mit dem Abbau-Stopp und dem Ziel, genügend Parkplätze bereit zu stellen, soll diese Situation mittelfristig entschärft werden.

Pragmatische Umsetzung vorgesehen

Falls Parkplätze für Velos oder Motorfahrzeuge abgebaut werden müssen, sind diese in einem Umkreis von in der Regel 200 Metern zu ersetzen. Wenn ein Ersatz aufgrund von quartiersspezifischen Gegebenheiten nicht möglich ist, dann sieht die Initiative explizit Ausnahmen vor. Dies zeigt: Die Umsetzung erfolgt pragmatisch, quartierverträglich und umweltbewusst.

Absurde Horrorszenarien der Gegner

Die Gegner der Initiative behaupten, dass der Münsterplatz wieder zum Parkplatz werden wird, wenn die Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» angenommen wird. Ebenso müssten laut den Gegnern Spielplätze und Trottoirs für Parkplätze geopfert werden. Solche Horrorszenarien sind absurd und leicht als «Fake News» zu entlarven. Das vorrangige Ziel der Initiative ist der Stopp des derzeitigen, ungebremsten Parkplatzabbaus. Falls zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden sollen, so hat dies unter der Berücksichtigung sämtlicher Nutzungsansprüche, sowie des umwelt- und sicherheitstechnischen Umfelds zu erfolgen.

Detailargumentarium

Basel braucht mehr Veloparkings

Die Parkierungssituation rund um den Bahnhof SBB aber auch in der Innenstadt und bei verschiedenen Quartierszentren ist teilweise höchst prekär. Es fehlen genügend Abstellflächen für Zweiräder aller Art. Mit der Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» erhält der Regierungsrat den Auftrag, eine ausreichende Zahl an – wenn immer möglich gedeckter – Veloabstellplätzen bereit zu stellen. Da die Anzahl Velofahrerinnen und Velofahrer zunimmt, braucht es einen adäquaten Angebotsausbau.

Schluss mit dem Parkplatzabbau in Basel-Stadt

In Basel-Stadt wurden zwischen 2000 und 2015 gemäss Regierungsrat rund 3000 Parkplätze im öffentlichen Raum ersatzlos gestrichen. Die im November 2015 von der Basler Stimmbevölkerung mit über 72% wuchtig abgelehnte VCS-Strasseninitiative forderte den Abbau von rund 1750 Parkplätzen. Der ebenfalls vom Volk verworfene Gegenvorschlag forderte den Abbau von 1200 Parkplätzen. Gemäss Parkplatzkataster des Amts für Mobilität fielen zwischen November 2015 und November 2017 trotz des deutlichen Volksentscheids weitere 514 Parkplätze der aktuellen Verkehrspolitik zum Opfer. Neuere Zahlen fehlen bis jetzt, aber angesichts der in der Zwischenzeit umgesetzten Umgestaltungsprojekte und den Verkehrsanordnungen im Kantonsblatt darf davon ausgegangen werden, dass seither nochmals einige weitere hundert Parkplätze ersatzlos aufgehoben wurden. Trotz des anderslautenden Volksentscheids von 2015 hat sich die Kadenz des Parkplatzabbaus somit weiter erhöht.

Basel braucht bezahlbare Parkierungsmöglichkeiten

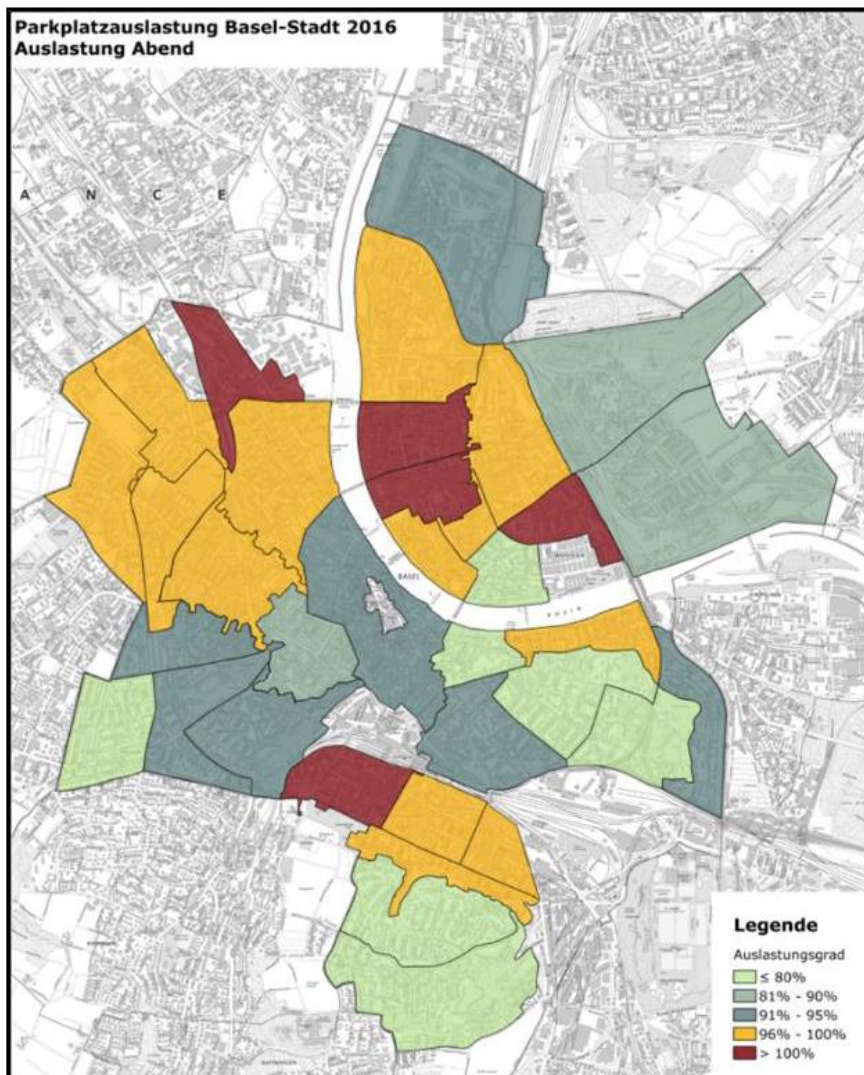
Gerade Familien oder Personen mit einem niedrigen Einkommen können sich oft keinen teuren unterirdischen Privatparkplatz leisten. Dieser kostet rasch mehr als 2000 Franken pro Jahr, eine Anwohnerparkkarte für einen oberirdischen Parkplatz ist bereits für 284 Franken pro Jahr erhältlich. Die Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» ermöglicht bezahlbare Parkiermöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmenden, in dem sie ein ausreichendes Angebot an Parkierungsmöglichkeiten auf öffentlichem Grund sicherstellt.

Quartierparkings vorantreiben und nicht verhindern

Unterirdische Quartierparkings stellen eine wichtige Ergänzung zu einem bezahlbaren oberirdischen Angebot dar. Leider werden konkrete Quartierparkingprojekte oft von den gleichen Gruppen bekämpft, welche eine stärkere Verlagerung der Parkplätze unter den Boden fordern. Und natürlich auch von den Gegnern der vorliegenden Initiative. Das geht nicht auf. Deshalb muss der rasante Parkplatzabbau in den Quartieren gestoppt werden, um den Parkierdruck nicht noch stärker zu erhöhen.

Quartiere werden vom Suchverkehr wirksam entlastet

Derzeit ist die Parkplatzauslastung in den meisten Basler Quartieren viel zu hoch. Dies zeigen Untersuchungen des Amts für Mobilität. In Teilen des Gundelis, St. Johann und in grossen Teilen von Kleinbasel beträgt die Parkplatzauslastung auf Allmend an den Tagesspitzen über 100 Prozent. Das heisst, dass mehr Fahrzeuge parkiert sind, als Parkplätze hierfür bestehen (siehe Abbildung nächste Seite). Diese Situation führt zu unnötigem Suchverkehr in den Quartieren. Mit der Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» wird der stetige Parkplatzabbau, der zu dieser unbefriedigenden Situation geführt hat, gestoppt. Werden gleichzeitig (auf privatem Grund) zusätzliche Parkierungsflächen geschaffen, entlastet sich die Situation in den betroffenen Quartieren und der Suchverkehr nimmt deutlich ab.



Pragmatische Umsetzung

Falls aufgrund eines Umgestaltungsprojekts Parkplätze für Velos oder Motorfahrzeuge zwingend abgebaut werden müssen, sieht die Initiative «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» eine Kompensationsregelung vor. Die entsprechenden Parkierungsflächen sind in einem Umkreis von in der Regel 200 Metern gleichwertig zu ersetzen. Ist dies aufgrund von quartierspezifischen Situationen nicht möglich, sieht die Initiative explizit Ausnahmeregelungen vor. So kann in diesem Fall beispielsweise der Radius erweitert werden. Die Umsetzung erfolgt somit pragmatisch, quartiersverträglich und umweltbewusst.

Argumentarium Nein zum Pseudo-Gegenvorschlag des Grossen Rates

Eine knappe Mehrheit des Grossen Rates hat einen «Gegenvorschlag» zur Initiative «Zämme fahre mir besser!» beschlossen. Anstatt jedoch der Initiative im Sinne eines Kompromisses entgegen zu kommen, soll mit dem vorliegenden Pseudo-Gegenvorschlag die bestehende ideologische Verkehrspolitik nochmals deutlich verschärft werden. Dadurch würde der einseitige Kampf gegen den motorisierten Verkehr massiv verstärkt.

Selbst emissionsfreie motorisierte Fahrzeuge sind nicht erwünscht

Kernstück des Pseudo-Gegenvorschlags ist eine äusserst eng eingegrenzte Definition von «umweltfreundlichem Verkehr». Dieser muss flächeneffizient, emissionsarm sowie ressourcen- und klimaschonend sein. In Kombination mit der Zielsetzung, die entsprechenden Verkehrsmittel konsequent bevorzugen zu wollen, führt dies zu einer grundsätzlichen Benachteiligung motorisierter Fahrzeuge – und zwar unabhängig von ihrer Antriebsart.

Privatbesitz von Motorfahrzeugen soll massiv eingeschränkt werden

Mit der Annahme des Pseudo-Gegenvorschlags hätte die Basler Verkehrspolitik einen klaren Auftrag: Sie müsste darauf hinarbeiten, dass voll motorisierte Fahrzeuge letztlich nur noch im kollektiven Eigentum sind und vollbesetzt benutzt werden. Dies gilt für alle Antriebsformen – auch wenn die Fahrzeuge mit Strom, Wasserstoff oder Biogas betrieben sind. Privatbesitz von Autos – auch von emissionsfreien - ist grundsätzlich nicht erwünscht. Dies macht deutlich: Beim «Gegenvorschlag» geht es nicht um Umweltschutz, sondern um die Ablehnung des Autos generell. Diese ewiggestrige Haltung ignoriert die Innovationen bei den Antriebsformen und torpediert die Förderung dieser umweltschonenden Technologien.

Sharing-Zwang statt spontaner und individueller Fahrten

Der Pseudo-Gegenvorschlag will nicht nur, dass motorisierte Fahrzeuge im kollektiven Besitz sind, sondern dass diese nur vollbesetzt benutzt werden sollen. Sprich, auch die geteilten Fahrzeuge sollen nicht spontan von Einzelpersonen benutzt werden, wenn das Fahrzeug mehrere Plätze hat. Dies schränkt die individuelle Nutzung massiv ein. Die Förderung von Sharing-Modellen und kollaborativen Angeboten ist richtig. Aber die individuelle Mobilität muss möglich bleiben. Denn diese ist heute und in Zukunft für viele Menschen ein wichtiges Bedürfnis und teilweise schlicht eine Notwendigkeit.

Reduktionsziel wird durch Stagnationsziel ersetzt

Das bestehende 10%-Reduktionsziel soll durch ein ebenso starres Stagnationsziel ersetzt werden. Gegenüber heute dürfte der motorisierte Individualverkehr trotz Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nicht weiter zunehmen. Ein solches Wachstumsverbot läuft den raumplanerischen und volkswirtschaftlichen Zielsetzungen des Regierungsrats jedoch völlig zuwider (+30'000 Arbeitsplätze / + 20'000 Einwohner).

Unfares und demokratisch fragwürdiges Vorgehen

Sinn und Zweck eines Gegenvorschlags ist es eigentlich, den Initianten im Sinne eines Kompromisses entgegenzukommen und einen Vorschlag zu erarbeiten, der zwischen dem Status Quo und der Initiative zu liegen kommt. Im vorliegenden Fall würde jedoch die Situation gegenüber dem Status Quo nochmals massiv verschlimmert werden. Das Initiativkomitee wäre zu einem Kompromiss bereit gewesen, zum Beispiel was den weitgehenden Umstieg von Verbrennungs- auf emissionsfreie Antriebsformen betrifft. Leider hatte die Parlamentsmehrheit kein Interesse an einem Kompromiss und stattdessen aus Machtüberlegungen einen «Gegenvorschlag» beschlossen, der den Interessen der Initianten komplett zuwiderläuft.